



iterio

Detaljplan för Norra Köpmanvägen

Trafikutredning

2025-11-28

Iterio AB

Beställare: Upplands-Bro kommun via Landskapslaget

Uppdragsnummer: 7968

Upprättad av: Lisa Lundström

Datum: 2025-08-20

Rev: 2025-11-28

Granskad av: Pär Båge

Datum: 2025-05-23

Innehåll

1	Bakgrund	4		
1.1	Syfte	4		
2	Planeringsförutsättningar	5		
2.1	Styrande dokument	5		
2.1.1	<i>Planprogram Centrala Bro</i>	5		
2.1.2	<i>Teknisk handbok</i>	5		
2.2	Kringliggande projekt	6		
2.2.1	<i>Bro torg</i>	6		
2.2.2	<i>Bro stationsområde</i>	6		
3	Nulägesbeskrivning	7		
3.1	Området och befintlig bebyggelse	7		
3.2	Trafik	7		
3.2.1	<i>Gång- och cykeltrafik</i>	7		
3.2.2	<i>Kollektiv- och motorfordonstrafik</i>	8		
4	Planerad utveckling	9		
5	Analys och konsekvenser	10		
5.1	Gång- och cykeltrafik	10		
5.2	Kollektivtrafik	10		
5.3	Motorfordonstrafik	10		
5.4	Parkering	11		
5.4.1	<i>Cykelparkering</i>	11		
5.4.2	<i>Bilparkering</i>	11		
5.5	Trafikalstring	11		
5.6	Avfall och leveranser	12		
5.7	Tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet	12		

1 Bakgrund

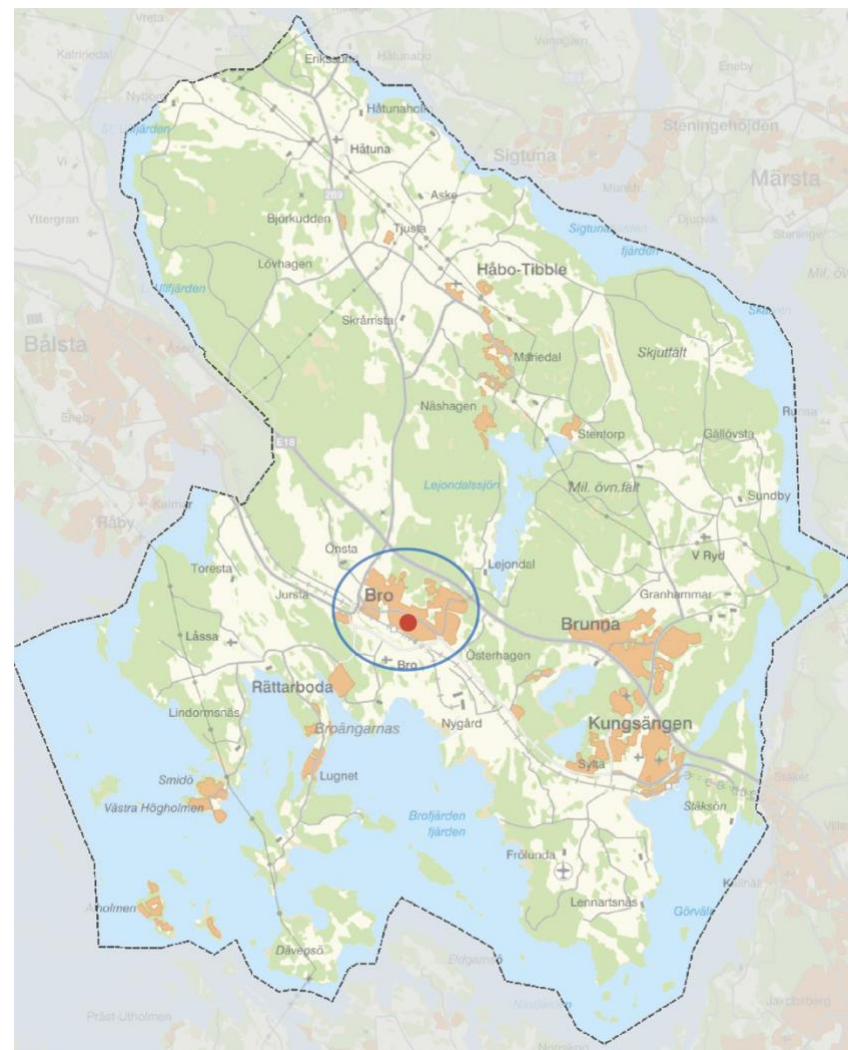
Centrala Bro ligger cirka 7 kilometer väst om Kungsängen och cirka 30 kilometer nordväst om centrala Stockholm. Inom Bro har Upplands-Bro kommun sedan 2021 drivit ett samhällsutvecklingsprojekt vid namn Omdaning Bro, vilket är en satsning som syftar till att ta ett helhetsgrepp om samhällsutvecklingen i området med målet att skapa ett tryggare och mer attraktivt Bro. Projektet kommer att pågå fram till 2030.

Projektet är inriktat på de centrala delarna av Bro där arbetet delas upp i tre delar:

- Bro torg
- Bro stationsområde
- Köpmanvägen.

1.1 Syfte

Iterio har fått i uppdrag av Upplands-Bro kommun att genomföra en trafikutredning för detaljplaneområdet Köpmanvägen i Bro. Syftet är att utreda de trafikala förutsättningarna och konsekvenserna av det framtagna planförslaget.



Figur 1. Bros läge i kommunen. Blå ring markerar Bro, röd prick markerar planområdets läge.

2 Planeringsförutsättningar

Som underlag för detaljplanearbetet finns ett antal underlag och riktlinjer som styr arbetet med trafikfrågor. Dessa presenteras nedan och de har alla olika perspektiv på hur arbete med gatu- och trafikfrågor ska bedrivas.

2.1 Styrande dokument

2.1.1 Planprogram Centrala Bro



Figur 2. De olika utvecklingsdelarna från planprogrammet. Bild: Upplands-Bro.

Ett planprogram för centrala Bro har antagits av kommunen. Programmet utgår från kommunens vision ”Ett hållbart Upplands-Bro, kommunen som ger plats” samt de projektdirektiv som beslutats för projektet Omdaning Bro. Programmets strategiska inriktning är att gå från en tätort med förortskänsla till en sammanhållen stad med småstadskänsla.

Området för programarbetet består av tre sammanhängande delar:

- Enköpingsvägen
- Bro centrum/Bro torg
- Köpmanvägen

Enligt planprogrammet ska Köpmanvägen utvecklas till ett levande stråk som knyter ihop Bro Torg med stationsområdet genom såväl gestaltning som aktiviteter längs med stråket. Ny bebyggelse längs med Köpmanvägen ska ges en gestaltning med småstadskarakter och som överensstämmer med befintlig omgivande bebyggelse.

Planprogrammet var ute på samråd i januari 2022 och godkändes av kommunfullmäktige 24:e augusti 2022.

2.1.2 Teknisk handbok

Kommunens tekniska handbok innehåller tekniska och administrativa anvisningar för planering, projektering och utförande i Upplands-Bro. I denna utredning har version 2021-11 används då denna version även inkluderar parkeringstal.

I detta sammanhang ska även Trafikförvaltningens riktlinjer RiGata-Buss nämnas där krav på gatuutformning utifrån busstrafikens behov formuleras.

2.2 Kringliggande projekt

2.2.1 Bro torg

Kring Bro torg planeras för cirka 350 nya bostäder samt handel, service och kontorsplatser. Den föreslagna strukturen för Bro torg innebär att området förtätas i en kvartersstadsstruktur med en blandning av flerbostadshus och radhus. Fokus är småskalig bebyggelse och trygga attraktiva miljöer. Gatustrukturen ansluter enligt förslaget till dagens struktur, men utvecklas inom området till att skapa mer stadlika gaturum. De befintliga torgen föreslås utvecklas till genomtänkta och välutformade platser för boende och besökare att vistas på. Genom planförslaget planeras även befintliga planskildheter i planområdets ytterkanter att byggas bort.

Detaljplanen var ute på samråd i januari-februari 2025.



Figur 3. Planområde för Bro torg. Köpmanvägens placering är utpekad i relation till planområdet. Bakgrundsbild: Upplands-Bro.

2.2.2 Bro stationsområde

Området kring Bro stationsområde planeras att utvecklas med ny bussterminal och bussgata, resecentrum, centrumverksamheter, bostadsbebyggelse, parkeringar samt upprustning av fotbollsplan och park.

Kommunen beslutade i september 2023 om planbesked. Planen har ännu inte varit ute på samråd.



Figur 4. Planområde för Bro stationsområde. Köpmanvägens placering är utpekad i relation till planområdet. Bakgrundsbild: Upplands-Bro.

3 Nulägesbeskrivning

3.1 Området och befintlig bebyggelse

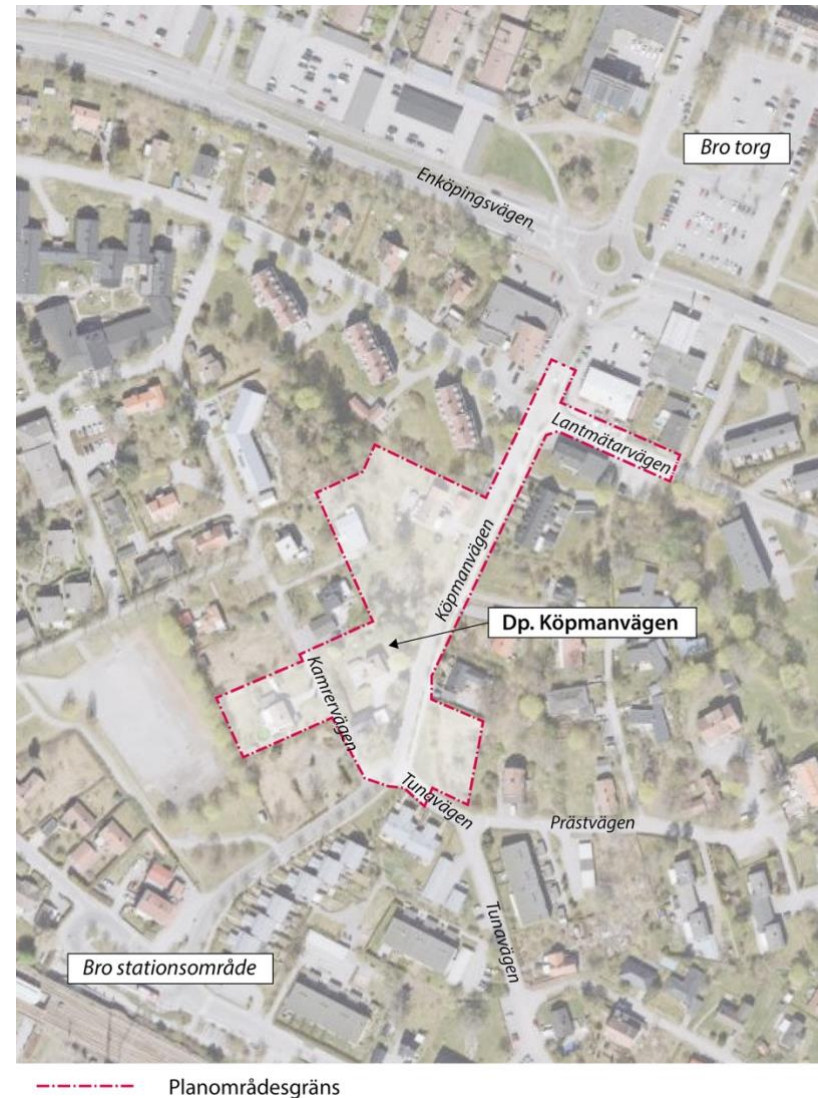
Köpmanvägen sträcker sig mellan Bro torg, vilket utgör Bros centrala del, och Bro stationsområde. Planområdet innefattar delar av kommunens fastigheter Härnevi 1:71 och Bro Prästgård 4:1, privata fastigheter Härnevi 25:1, 12:40 och 1:46 samt delar av privata fastigheter Härnevi 12:32, 12:62, 6:90 och 6:14. Planområdet angränsar till detaljplan för Bro torg i norr.

Inom planområdet ingår Köpmanvägen, delar av Kamrervägen och Lantmätarvägen samt mindre del av Tunavägen. Planområdet innefattar i dagsläget befintlig villabebyggelse med tomter.

3.2 Trafik

3.2.1 Gång- och cykeltrafik

Köpmanvägen är i dagsläget utformad med en cirka 2,0 meter bred gångbana längs gatans östra sida. Gångbanans bredd har god standard enligt kommunens tekniska handbok. En trädrad skiljer gångbanan från körbanan på hela sträckan. Även Lantmätarvägen är utformad med gångbana av god standard. Längs Tunavägen finns gångbanor längs båda sidor av gatan. Gångbanorna är smala, med bredder på cirka 1,6 meter, men är godkända gällande minsta utrymmeskrav för befintliga gångbanor enligt teknisk handbok. Kamrervägen saknar gångbanor, vilket innebär att samtliga trafikslag måste samsas om tillgängligt utrymme. Detta är negativt med hänsyn till trafiksäkerheten samt den upplevda tryggheten för oskyddade trafikanter. Gatan är dock av lokal karaktär och antas ha relativt låga trafikflöden. På samtliga gator inom planområdet saknas cykelbanor och cykling sker i blandtrafik. Längs Enköpingsvägen, norr om planområdet, går ett separerat pendelcykelstråk.



Figur 5. Planområdet och gatunamn.

3.2.2 Kollektiv- och motorfordonstrafik

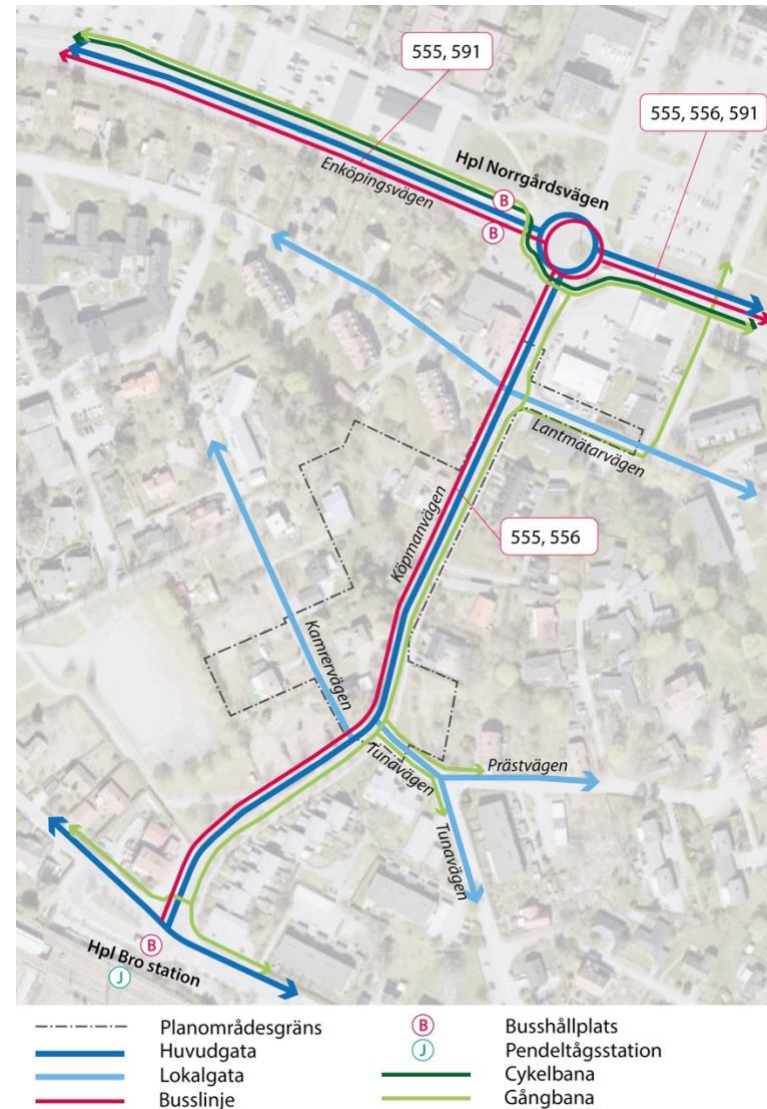
Köpmanvägen utgör en huvudgata och är en viktig koppling mellan Bro stationsområde och de centrala delarna av Bro. Gatan sträcker sig mellan Enköpingsvägen i norr och Stationsvägen i söder. Inom planområdet ansluter Köpmanvägen till de mindre lokalgatorna Lantmätarvägen, Komrervägen och Tunavägen/Prästvägen.

Köpmanvägen trafikeras av busslinjer 555 och 556. Busslinje 555 (Kungsängens station–Bro Mälarstrand/Låssa kyrka) går i halvtimmestrafik under högrafik. Under resterande timmar och på helger går bussen varje timme mellan Kungsängens station och Låssa kyrka samt i extra halvtimmestrafik mellan hållplatserna Finnsta och Bro Mälarstrand. Busslinje 556 (Bro centrum–Ådö) är en landsbygdslinje med ett fåtal avgångar i vardera riktning under vardagar och helger. Inom planområdet saknas busshållplatser. Direkt norr om planområdet, på Enköpingsvägen, finns busshållplats Norrgårdsvägen. Denna hållplats trafikeras även av nattbusslinje 591 (Stockholm C–Livgardet/Råby). Söder om planområdet ligger Bro station, vilken är en del i Stockholms pendeltågsnät. Stationen trafikeras av pendeltågslinje 43 mellan Bålsta-Nynäshamn som går i halvtimmestrafik. Utöver halvtimmestrafik trafikeras stationen av några extra turer på vardagar.

Söder om planområdet är Köpmanvägen utformad med 7,0 meter körbana, vilket är enligt minimikrav i teknisk handbok för en bussgata. Inom planområdet har gatan en smalare körbanebredd på cirka 6,4-6,6 meter.

Enligt trafikmätning från 2018 trafikerar cirka 1 300 fordon/medelvardagsdygn Köpmanvägen genom planområdet. Trafikmätning från 2025 visar på 4 050 fordon/medelvardagsdygn på Köpmanvägen. Dock låg denna mätpunkt i direkt anslutning till cirkulationsplatsen vid Enköpingsvägen, medan den tidigare låg längre ned på sträckan.

Avfallsfordon stannar i dagsläget i körbanan på samtliga gator.



Figur 6. Befintligt gatunät och trafikfunktioner.

4 Planerad utveckling

Inom planområdet planeras Köpmanvägen samt de anslutande gatorna Kamrervägen och Tunavägen att utvecklas med radhus, parhus och en fristående villa. Samtliga gator bevaras i befintlig sträckning. Kring bostadshusen längs Köpmanvägen planeras mindre platsbildningar att skapas i form av fickparker.

Köpmanvägens gröna, lummiga karaktär ska försöka bevaras i så stor utsträckning som möjligt samtidigt som utrymme ges för samtliga trafikanter att ta sig fram trafiksäkert och med god framkomlighet.



Figur 7. Planerad utveckling inom planområdet. Bild: Landskapslaget.

5 Analys och konsekvenser

5.1 Gång- och cykeltrafik

Befintlig gångbana längs Köpmanvägens östra sida planeras att göras om till en gemensam gång- och cykelbana. Gång- och cykelbanan planeras att utformas med en bredd om 3,5-4,0 meter, vilket uppfyller minimimått i teknisk handbok om minst 3,0 meter. Gång- och cykelbanan möjliggör för cyklister att ta sig fram på ett tryggt och trafiksäkert sätt längs sträckan, men cykling i blandtrafik är fortsatt möjligt för cyklister som önskar att ha mer utrymme och färdas i högre hastigheter. Gång- och cykelbanans fortsättning söder om Kamrervägen avses studeras vidare i det fortsatta arbetet.

Längs Köpmanvägens västra sida planeras en 2,0-2,5 meter bred gångbana. Även detta uppfyller minimimått i teknisk handbok om minst 2,0 meter.

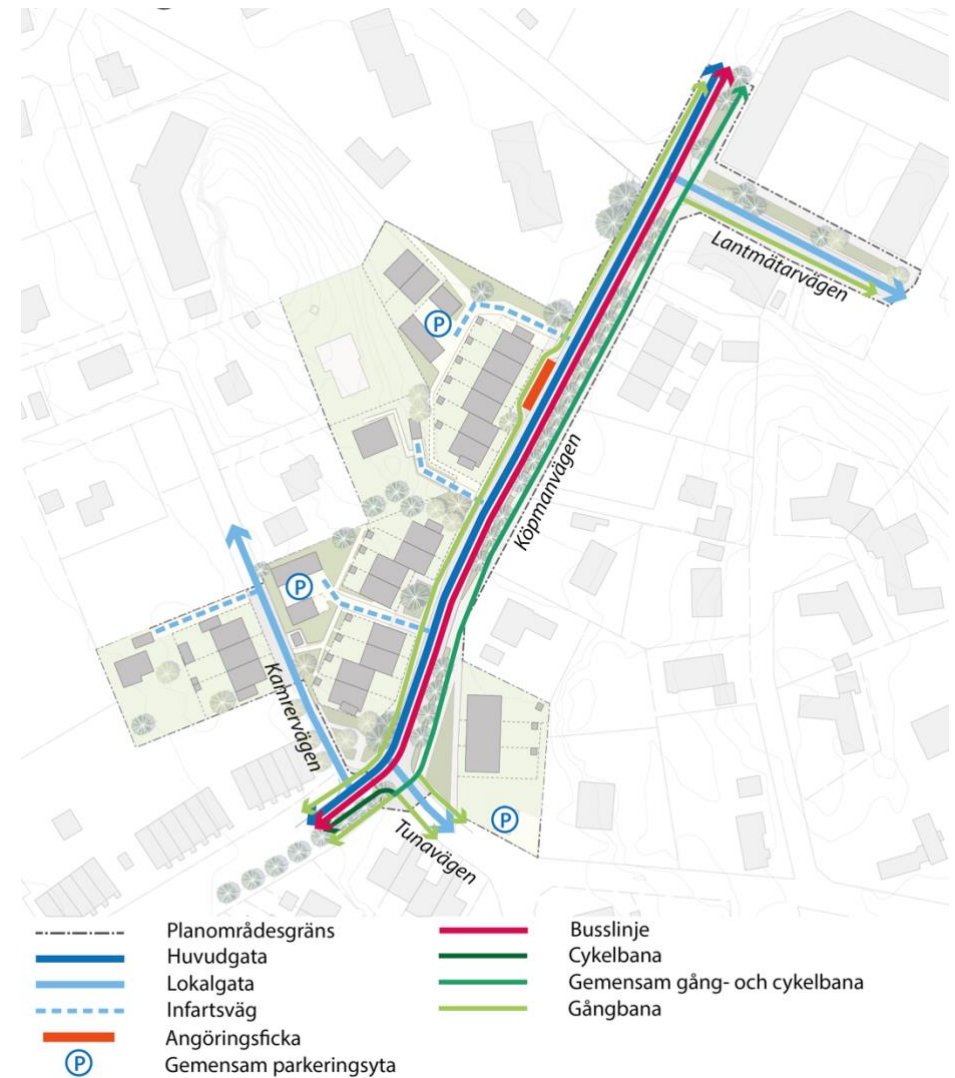
Längs övriga gator kvarstår befintlig utformning. Övriga stråk utgörs av mindre gångstigar inom fastigheterna, bakom de planerade radhusen.

5.2 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i området påverkas minimalt av den planerade utformningen. Befintliga bredder på Köpmanvägens körbana kvarstår i stort. På ett fåtal platser breddas körbanan något. Bussar kommer att ha samma framkomlighet och möjlighet att mötas på sträckan som i nuläget.

5.3 Motorfordonstrafik

Planförslaget har ingen påverkan på gators sträckningar inom planområdet. Samtliga gators funktioner planeras att kvarstå.



Figur 8. Gatunät och trafikfunktioner för den planerade utvecklingen.

Radhusen längs Köpmanvägens västra sida angörs från Köpmanvägen, övriga bostäder angörs från Kamrervägen respektive Tunavägen.

Parkeringsplatser till de planerade bostäderna placeras inom respektive fastighet och planeras att nås via mindre infartsvägar från Köpmanvägen, Kamrervägen respektive Tunavägen.

5.4 Parkering

Vi beräkning av parkeringsbehov enligt kommunens tekniska handbok används zonindelning baserad på närhet till järnvägsstation. Enligt denna ligger planområdet inom zon A (0–600 meter från järnvägsstation).

I allmänhet finns goda möjligheter för boende inom planområdet att resa såväl via gång och cykel inom Bro som med kollektiva färdmedel för längre resor.

5.4.1 Cykelparkering

Behovet av cykelparkering i anslutning till bostäder ska i första hand lösas inom fastigheten. Principen är att parkeringen ordnas på tomtmarken.

I kommunens tekniska handbok anges parkeringstal för cykel endast för flerfamiljshus. Varje enskild bostad antas lösa sitt behov cykelparkering inom den egna tomten.

5.4.2 Bilparkering

Enligt teknisk handbok uppgår bilparkeringsbehovet per småhus (inkl. besöksparkering) till 2,0 platser om parkering placeras på tomt och 0,8 platser om dessa placeras på en gemensam parkeringsyta utan fasta platser. Parkeringsytor med upp till 10 parkeringsplatser bör ha minst en plats reserverad för rörelsehindrade.

Inom planområdet planeras 1,0 bilplats per bostad samt en extra besöksplats och parkeringsplats för rörelsehindrade i anslutning till gruppbyggda radhus. För gruppbyggda radhus placeras dessa på gemensamma parkeringsytor som nås inom fastigheten. Bostäder med parkering på den egna tomten har möjlighet till en extra parkeringsplats på uppfarten. Därmed kan de beräknade parkeringsbehoven uppfyllas inom den planerade utformningen.

5.5 Trafikalstring

Varje planerad parkeringsplats antas ge upphov till cirka 3 fordonsrörelser per dygn. Utöver detta tillkommer uppskattningsvis något fordon per dygn för avfallshämtning, leveranser, nyttotrafik m.m. Bostäder längs Kamrervägen och Tunavägen antas ha körväg via Köpmanvägen. Detta resulterar i totalt cirka:

- 112 tillkommande fordonsrörelser/dygn på Köpmanvägen
- 28 tillkommande fordonsrörelser/dygn på Kamrervägen och
- 18 tillkommande fordonsrörelser/dygn på Tunavägen.

Den tillkommande trafiken antas ha ingen eller mycket liten påverkan på det befintliga gatunätet.

5.6 Avfall och leveranser

För de nio nordligaste radhusen planeras leveranser och avfallshämtning att ske via planerad angöringsficka på Köpmanvägen. Detta möjliggör för bussen att komma fram även då större fordon angör dessa bostäder. För det intilliggande, fristående enfamiljshuset sker detta via stopp i körbanan.

Leveranser och avfallshämtning för övriga bostäder på Kamrervägen respektive Tunavägen planeras att ske genom att fordon stannar i gatan, likt i dagsläget för övriga kringliggande bostäder.

För hämtning av avfall gäller dragavstånd om max 10 meter, vilket kan uppfyllas med den planerade utformningen.

5.7 Tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet

Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig entré till bostadshus. Antal parkeringsplatser för rörelsehindrade ska dimensioneras med hänsyn till avsedd användning. Breddmättet på en parkeringsplats som medger att rullstol tas in från sidan ska vara 5,0 meter.

Utbyggnaden av gång- och cykelvägnätet längs Köpmanvägen med gångbana på båda sidor om gatan samt möjlighet för cyklister att cykla på cykelbana antas öka trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för oskyddade trafikanter som rör sig längs gatan.